

tarif n'entraînera pas l'égalité du coût par mille de voyage aérien. En essayant d'établir un parallèle entre la taxe sur l'essence et celle que nous étudions, il n'a fait que renforcer mon argumentation.

Le ministre nous a dit qu'on a consulté divers organismes, institutions et compagnies pour la préparation de cette loi. Puis-je ajouter—il ne s'agit pas d'une critique—que même si les sociétés et les organisations aériennes s'inquiètent peut-être des difficultés administratives de collecter cette taxe et de la remettre au gouvernement, elles se diront: «Cela ne nous coûtera rien, nous n'aurons qu'à ajouter 5 p. 100 au tarif et à envoyer cette somme au gouvernement». La taxe ne leur coûtera rien mais elles y perdront parce qu'elles seront moins en mesure de concurrencer les autres moyens de transport.

Encore une fois, j'insiste là-dessus, cela ne fait que mieux démontrer le bien-fondé des thèses qu'ont soutenues certains d'entre nous. Cette taxe pèsera injustement sur ceux qui n'ont pas d'autre moyen de transport, en d'autres termes ceux qui dépendent entièrement des transporteurs aériens et qui doivent prendre l'avion ou renoncer à voyager. C'est pourquoi je soutiens que les arguments du ministre ne sont pas valables. Si le ministre insiste pour aborder ainsi la question des impôts, je lui demande de revenir sur la définition des catégories de services aériens à comprendre dans la définition «transporteur aérien titulaire d'un certificat» afin de supprimer quelques-unes des injustices les plus flagrantes qu'entraîne la taxe envisagée.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je voudrais poursuivre l'affaire, car je suis sûr que le ministre ne me comprend pas bien ou qu'il est affligé, pour ainsi dire, du mauvais fonctionnement d'un appareil. Je le saisis peut-être mal, ou la difficulté vient d'une combinaison des deux facteurs.

Le ministre nous a bien dit que le gouvernement ne sait pas qui paiera la taxe. Je généralise, bien sûr. Nous avons entendu plusieurs déclarations sur l'incidence de la taxe et sur les principaux porteurs du fardeau, de même qu'une espèce de cours sur les théories de l'imposition. Néanmoins, je continue de croire que le gouvernement ne sait pas qui au Canada paiera vraiment la taxe que nous discutons. Je n'accepte pas cela, parce que le ministre a sûrement des statistiques qui indiquent si les résidents des villes voisines des aéroports, par exemple, utilisent davantage les services des aéroports, et prennent plus souvent l'avion que ceux d'ailleurs. Il doit avoir des statistiques sur le nombre de vols au pays et la proportion attribuable aux personnes qui habitent de petits centres isolés où

le transport aérien est le seul mode de déplacement, sur les catégories de personnes qui voyagent par avion et qui utilisent le plus souvent les installations qu'il s'agit de petits hommes d'affaire, d'étudiants ou autres—et sur la proportion approximative de Canadiens qui utilisent nos services aériens. Je suis persuadé que ces statistiques sont disponibles. J'insiste, car je voudrais que le ministre réponde à ma question.

L'hon. M. Gray: Monsieur le président...

M. Lundrigan: Monsieur le président, je n'ai pas encore posé ma question. Je voudrais que le ministre me dise, et je présume que cette taxe accentuera les disparités régionales au Canada, quelle répercussion elle aura sur ceux qui demeurent dans des petites localités isolées et qui sont forcés de voyager par avion. Par exemple, à Churchill Falls qui sera une des merveilles du monde une fois terminée, environ 6,000 personnes qui y travaillent ne peuvent quitter l'emplacement qu'à bord d'un avion. C'est le seul mode de transport. Elles partent à destination de toutes les parties du Québec, de Terre-Neuve et d'autres régions des Maritimes. Comme ce sont des gens normaux, ils aiment voir leur famille et ils voyagent aller-retour plusieurs fois par an. A la fin de l'année, l'habitant moyen de Churchill Falls a fait au moins cinq ou six voyages par avion aller-retour; il a dépensé \$200 ou \$300 chaque fois, selon qu'il s'est rendu au Québec, à Terre-Neuve, ou dans les provinces Maritimes. Je souligne le fait que ces 6,000 personnes vivent et travaillent dans une collectivité isolée et qu'elles ne peuvent accéder à l'emplacement des travaux ou en sortir que par avion.

Le ministre se rend sûrement compte que certaines collectivités dépendent du transport aérien et que cette taxe augmentera leur fardeau. Je crains que ce soient ceux qui vivent dans des collectivités isolées et qui doivent employer le transport aérien qui payeront une bonne partie des \$20 millions qu'on espère tirer de cette taxe. Le gouvernement ne sait pas qui paiera la taxe. Comment peut-il appuyer ce bill et demander aux 264 représentants du peuple de la voter? Voici ma question. Elle est simple. Qui paiera?

• (4.40 p.m.)

L'hon. M. Lambert (Edmonton-Ouest): Le ministre doit avoir oublié un point. Comme l'a signalé mon collègue, le député de Gander-Twillingate, pour les habitants de Churchill Falls, Yellowknife, Inuvik et, en général, des régions du grand Nord, les taux, en particulier le taux par mille, sont beaucoup plus élevés que dans le sud du Canada. Je le sais